Autos inolvidables

9



ARGENTINOS



Dodge 1500 - 1971

Crisol de razas



SALVAT

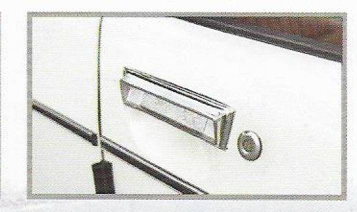


Dodge 1500

Este recordado modelo fue fabricado en sus comienzos por una firma norteamericana bajo licencia británica, y terminó sus días con el logo de una marca alemana. En sus veinte años en el mercado, se ganó una merecida reputación de confiabilidad que trascendió varias décadas.

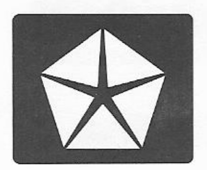






EL MEDIANO QUE ANDA Y ANDA

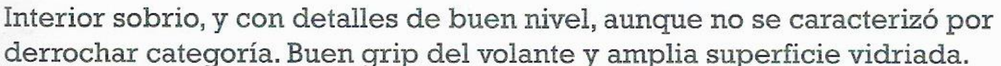
Con esta frase publicitaria, Volkswagen promocionó su durabilidad para seguir produciéndolo luego de haber adquirido Chrysler-Fevre, a comienzos de los años ochenta.



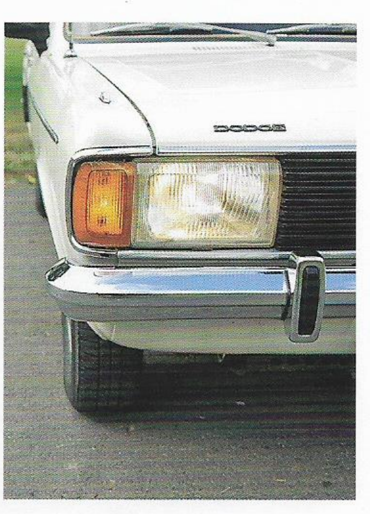
Dodge 1500

Este mediano británico nació como Hillman en 1970, y cuando Chrysler compró el Grupo Rootes, dueño de ésta y otras marcas inglesas, inmediatamente comenzó a fabricarlo en otros mercados, incluído el nuestro.





Interior sobrio, y con detalles de buen nivel, aunque no se caracterizó por derrochar categoría. Buen grip del volante y amplia superficie vidriada.



ESTÉTICA

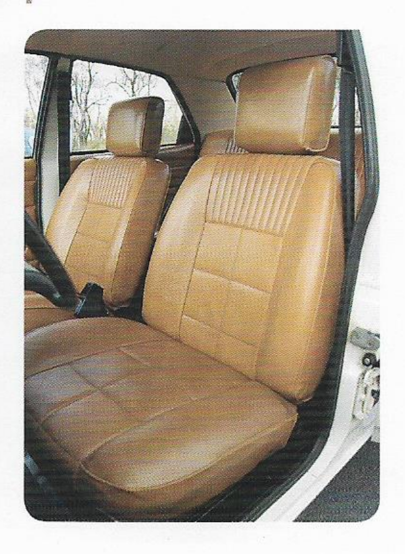
En 1978 se produjeron los primeros cambios grandes en el Dodge 1500. Las luces delanteras crecieron en dimensiones, y sumaron los giros a su lado, que antes estaban en los paragolpes. También cambió la parrilla, y los paragolpes pasaron a ser más delgados.



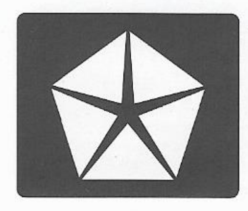


TAPIZADOS

La unidad fotografiada contaba con tapizados en un estado de conservación admirable. También la cuerina de los paneles de la puerta sobresalen por su calidad. La posición de manejo es mejorable, ya que la butaca no es muy confortable.



El "Milqui", fue lanzado en nuestro país a tan sólo un año de su aparición en Inglaterra. En el momento en que el gusto del comprador argentino por el auto grande comenzaba a decaer, y se prefería la silueta europea, Chrysler fue la primera americana en meterse de lleno en el nicho de los medianos; seguida por Ford (con el Taunus), y General Motors (con el Opel K 180). El Dodge 1500, se ganó una muy reconocida reputación en sus primeros años de vida, como una válida opción para la familia de clase media. Amén de estar fabricado por una firma estadounidense, derivaba de un modelo inglés: el HIllman Avenger. Dadas sus cualidades, el gigante norteamericano lo ofreció bajo distintas marcas y nombres comerciales en toda Europa, Estados Unidos, Canadá, Sudáfrica, Nueva Zelanda, Brasil y Argentina. Un rasgo interesante de su diseño exterior, era la ausencia de ventiletes en las cuatro puertas, artilugio ya utilizado en el Renault 12, presentado un año antes. El "Milqui" fue muy buscado por la clase media por su buena relación precio producto; y así fue que sumó una versión con caja automática, algunas deportivas con motores más potentes, para luego agregar la silueta rural, muy apreciada por los argentinos en aquellos años. Su sencillez mecánica y su confiabilidad a toda prueba, también lo hicieron ser una muy buena opción para el taxista, la policía, y para correr. Volkswagen inició sus actividades en Argentina en 1980, y su primer producto fue este mismo 1500, al que se le hicieron mínimos cambios en su estética, y se modificó la carta de colores. Para 1982 el "Milqui" volvió a recibir cambios, esta vez más profundos, con nuevos grupos ópticos más grandes, paragolpes plásticos, tazas integrales y detalles en plástico negro en sustitución del cromado. Con ello se logró extender su vida comercial casi diez años más. Cuando fue presentada esta versión, el 1500 ya tenía un largo recorrido en el mercado local. Eso



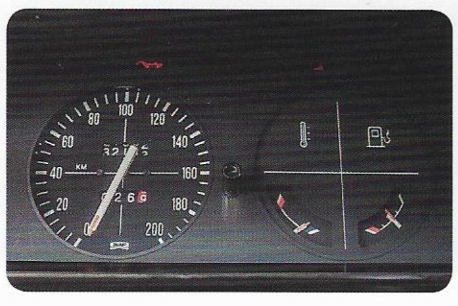
representaba un desafío importante para el fabricante, porque tenía la vara alta pero a la vez necesitaba una renovación y actualización. En ese equilibrio tuvo que moverse para estar a la altura de las exigencias. Los clientes del 1500, aún los que hoy lo conservan como una reliquia, dan fe de que el desafío fue superado.



MEDIANO

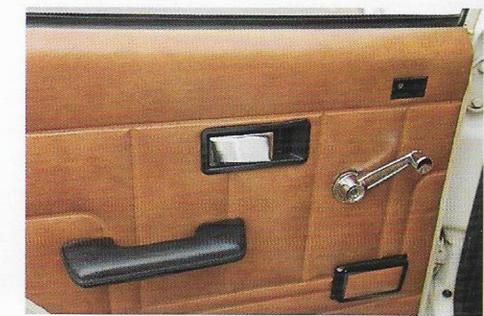
Buena capacidad de carga en relación a su tamaño, con baúl de 400 dm³. La línea trasera es uno de los puntos destacados del diseño. Relojes de buena lectura e información clara. Los pedales, quizás demasiado juntos entre sí, complican la posición de manejo.







El comportamiento dinámico fue uno de sus puntos más destacados, sobre todo en la ciudad, aunque en ruta también cumplió.



DOS DÉCADAS DE PURA VIGENCIA





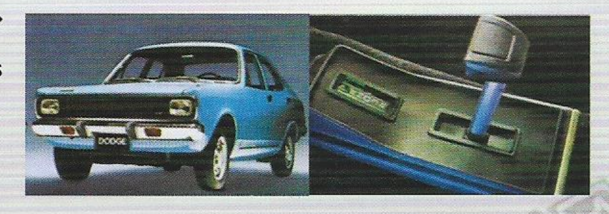
El primero

El Dodge 1500 fue lanzado el 12 de agosto de 1971 en el Hotel Plaza, y marcó el ingreso de Chrysler en el segmento de los compactos. Tomaba como base el Hillman Avenger, un auto inglés, del que se diferenciaba principalmente en la trompa y cola, tratando de adecuarse más a nuestro gusto.

Automático



En 1974 el 1500 fue pionero entre los medianos al incorporar la caja automática, disponible para la versión de lujo. Varios años antes, en 1970, el Dodge Coronado Automatic se había convertido en el primer auto producido en el país con ese tipo de transmisión.





GT 90

En 1973 llegó la primera variante deportiva, denominada GT90, en alusión a la potencia generada con el mismo motor. Tenía franjas decorativas sobre colores llamativos, y se lo fabricó durante dos años, cuando se lo reemplazó por el M1.8. En 1977 apareció el GT 100, que gracias al motor de 1,8 litro entregaba 120 caballos de fuerza.

M 1.8



Llegó en 1975, con el mismo motor llevado a 1.798 cm³. Contaba con varias mejoras en su interior, como un instrumental más completo y de fondo azul, y butacas con apoyacabezas integrados. De afuera se lo distinguía por el panel de cola negro, las llantas bicolor, y la parrilla gris.





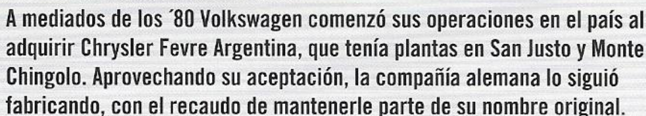


Rural

Habiéndose hecho esperar durante unos años (en Inglaterra existía desde 1973), la versión familiar llegó al mercado argentina junto con el restyling exterior e interior de toda la gama en 1978, y nunca dejo de ofrecerse.



Doble marca



A mediados de los ´80 Volkswagen comenzó sus operaciones en el país al adquirir Chrysler Fevre Argentina, que tenía plantas en San Justo y Monte Chingolo. Aprovechando su aceptación, la compañía alemana lo siguió fabricando, con el recaudo de mantenerle parte de su nombre original.



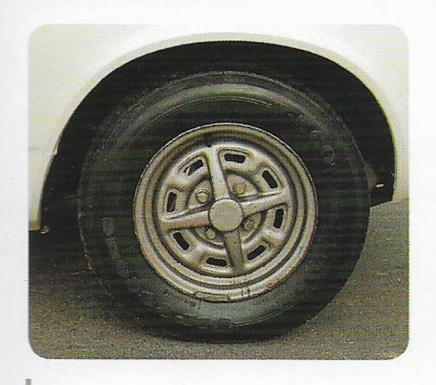
El 1500 de Volkswagen.





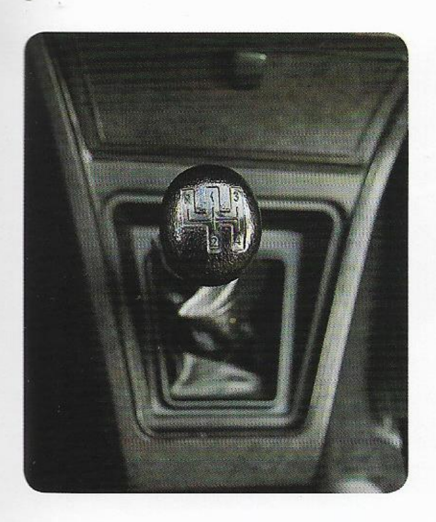
Volkswagen 1500

En 1982 se le hizo un restyling y pasó a llamarse directamente VW 1500, siendo el primer modelo de la marca con diseño ajeno. En 1988 recibió otro retoque estético, cuando ya era fabricado por Autolatina (fusión local entre Ford y Volkswagen) en la planta de General Pacheco. Quedó discontinuado en 1991.



EN DETALLE

Buen espacio en las plazas traseras. Atractivo diseño de las llantas estampadas del primer modelo nacional. La caja de cambios bien ubicada, con recorrido largo de las marchas.



» TÉCNICA

Un auto popular, con destino de clásico



Desde la primera versión, a principios de los ´70, hasta las últimas con el logo VW en la trompa, ya en los ´90, el "Milqui" fue construyendo su identidad: un auto inolvidable y muy querido.



MOTOR

Mantuvo el nombre de 1500 aunque la cilindrada ya había crecido, para estar a tono con sus rivales de la época. Un propulsor de buena performance, ágil y con buena potencia, pero algo ruidoso.



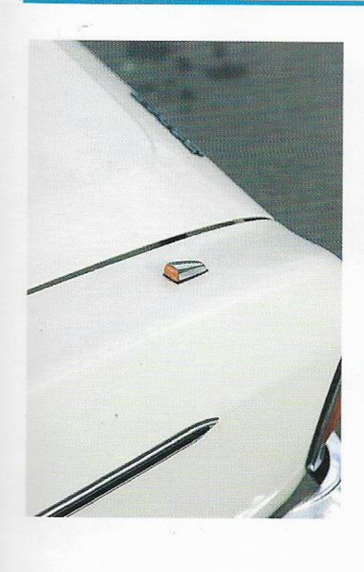
DISEÑO

La cola del 1500 semejaba a un Fastback, aunque tenía baúl como la mayoría de los sedanes de aquella época. A lo largo de sus más de veinte años de vida, el estampado de la carrocería se mantuvo casi inalterado.



COMBUSTIBLE

Al tanque de 45 litros, se lo llena desde una tapa ubicada en el lado derecho del panel de cola, cuyo diseño trata de camuflarse al estar pintada en color carrocería.





TESTIGOS

Ubicados a ambos lados de los guardabarros delanteros, el de la izquierda también cumplía la función de vacuómetro, para optimizar el consumo de combustible.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Naftero, delantero, longitudinal. 4 cilindros en línea. Alimentación por carburador Holley de tiro descendente.
Cilindrada: 1.798 cm3
Diámetro y carrera: 86,1 x 77,2 mm.
Relación de compresión: 8,6:1
Potencia: 76 HP a 5.500 rpm.
Torque: 13,25 kgm a 3.200 rpm.

TRANSMISIÓN
Embrague monodisco seco a diafragma 200 mm de diámetro.
Tracción delantera, caja de cuatro marchas y marcha atrás.
Relación final: 3,54:1.

SUSPENSIÓN
Delantera: tipo McPherson con barra antirrolido, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos.
Trasera: eje rígido con resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y cuatro barras reactoras..

FRENOS
Delanteros, a disco con comando hidráulico.
Traseros, de zapatas autorregulables hidráulicos.

FABRICANTE
Chrysler Argentina

VELOCIDAD MÁXIMA
152 km/h

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 15,2 seg.

FRENADO
100 km/h a 0: 44,4 metros

CONSUMO
Promedio: 9,5 km/l



DIMENSIONES

Mide 4.320 mm. de largo, 1.588 mm. de ancho y 1.420 mm. de alto, con una distancia entre ejes de 2.489. mm y un peso total de 960 kilos.

Con esta versión, conocida internamente como Serie 8, debutó la versión rural, que combinaba los atributos de confiabilidad del "Milqui", con un plus de espacio para carga.

La tercera en discordia



Esta grande de Detroit nació en 1924, cuando Walter P. Chrysler presentó su modelo B-70. Sin ser su primera creación, había estado preparando el terreno desde 1910 para su debut. En su primer año vendió 32.000 unidades y a partir de allí creció vertiginosamente. Chrysler llegó a tener muchas marcas bajo su paraguas, hasta que en 2009 casi termina quebrando. El salvavidas cayó de la mano de Fiat, y por ello, hoy en día forma parte de la nueva Fiat Chrysler Automobiles (FCA).



EDIFICIO CHRYSLER

Un espectacular edificio emplazado en la avenida Centenario de Palermo (hoy Figueroa Alcorta) fue la sede de la marca norteamericana desde 1928. Toda la actividad estaba concentrada ahí, tanto administrativa como productiva. La pista de pruebas montada en su azotea fue algo único, tenía forma ovalada con calzada peraltada de 93 x 75 metros, y allí los autos podían llegar hasta los 80 km/h. Una locura que podía apreciarse en las alturas del sitio luego conocido como Palacio Alcorta y donde funcionó el denominado Museo Renault.

Como sucedió con casi todas las automotrices importantes del mundo, Chrysler tiene una larga trayectoria en Argentina. Sus orígenes hay que ir a buscarlos a los inicios del Siglo XX, cuando de la mano de Julio Fevre empezaron a llegar camiones Dodge. Esa marca no sería adquirida por la Chrysler Corporation sino hasta 1928, pero cuando efectivamente este grupo hizo pie en nuestro país, lo hizo también a través de la flamante Fevre&Basset Ltd, que agregaría a su cartera a otras marcas como Plymouth y Chrysler. Ese año terminó de construirse en el barrio de Palermo un edifico emblemático que sería la sede de la empresa en el país. El segundo gran impulso que tomó la compañía fue en 1950, cuando adquirió un terreno de 38 hectáreas en San Justo (La Matanza) para construir una planta que pasaría a ser la más grande existente fuera de Norteamérica. Sin embargo, inconvenientes con la posibilidad de importar piezas para la construcción de automóviles en el país hicieron que semejante factoría, que llegó a tener 100 mil metros cuadrados, estuviera años con una actividad mínima, hasta 1960, en que se lanzaron la pickup D-100 y el camión D-400, primeros modelos producidos de manera masiva. En 1962 llegó el Valiant, que compitió con el Ford Falcon y el Chevrolet 400 entre los compactos; y en 1968 se lanzó el Dodge Polara, que tuvo en el Coronado y en el GT a otras versiones derivadas. En 1970 la compañía se hizo de la planta que había pertenecido a la desaparecida Siam, ubicada en la localidad bonaerense de Monte Chingolo y comenzó a producir utilitarios para terminar aceptando otros modelos. El 1500 arribó en 1971 para ser el último modelo de Chrysler fabricado en el país por aquel entonces. Hasta 1991 siguió siendo producido por Volkswagen AG, que en 1980 había adquirido el grupo Chrysler-Fevre. El regreso de Chrysler debió esperar hasta 1996, cuando en Córdoba llegó a fabricar el Jeep Grand Cherokee hasta 2001. En 2000 se había creado Daimler-Chrysler, fusión con Daimler AG que duró hasta 2008. Hoy Chrysler está controlada por Fiat, siendo parte del grupo Fiat Chrysler Automobiles, que también incluye a las marcas Dodge, Jeep y RAM.

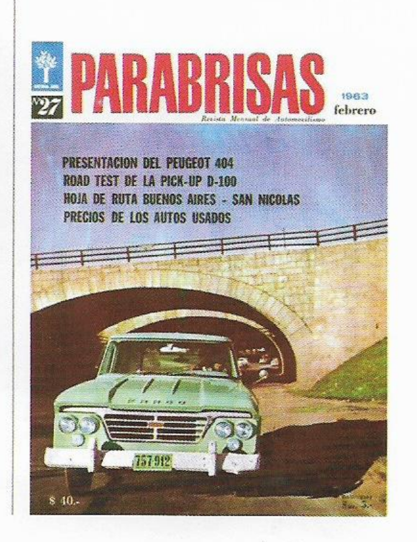


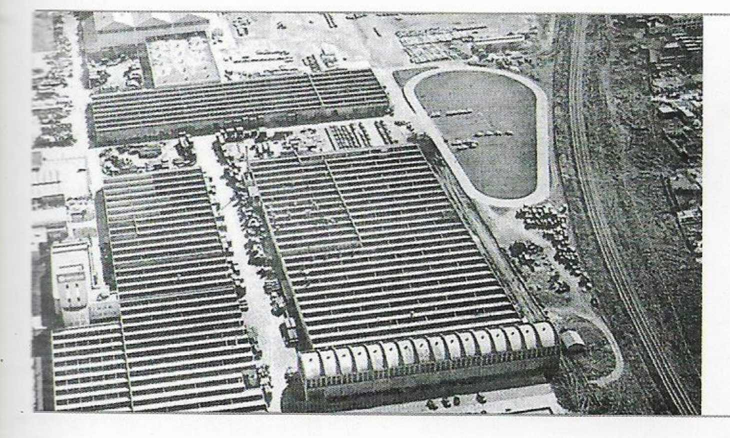
EL FUNDADOR

Walter P. Chrysler, creador del conglomerado que incluyó marcas como Dodge, Plymouth, Jeep, De Soto, Rambler, Hudson o Nash, entre muchas otras, posa junto al Chrysler Six original de 1924.

FARGO

Tapa de la revista Parabrisas Nº 27, de febrero de 1963, que traía la prueba de la pick-up D-100.





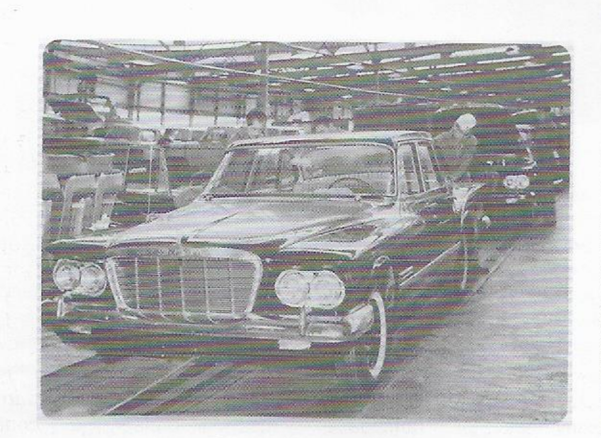


SAN JUSTO

En 1950 Chrysler termina de construir su nueva planta levantada en San Justo, provincia de Buenos Aires, pero una serie de inconvenientes impuestos desde el gobierno hicieron que trabajara poco y nada. Hasta que en 1959, ya constituída como Chrysler Fevre&Basset, comenzó a producir la pick-up Dodge Fargo D-100 y el camión Dodge D-400.

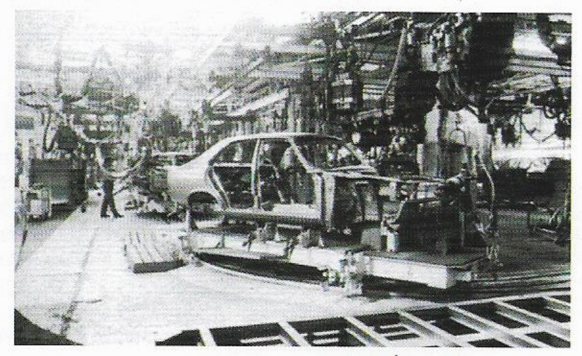
VALIANT

El Valiant V-200 fue el primer auto producido por Chrysler en Argentina. Era un compacto norteamericano que llegó para tener su variante nacional. Comenzó a producirse en 1962 en la planta de San Justo, y a él le siguieron el Valiant II, lanzado un año después, el III en 1964, y el IV en 1965.



GENERAL PACHECO

La planta de General Pacheco también tuvo algo que ver con Chrysler. Allí se produjo durante once años el que terminaría siendo el VW 1500, cuando Autolatina producía vehículos de marca Ford y Volkswagen.



El Milqui, padre del TC2000

El Dodge 1500 es uno de los socios fundadores de una de las categorías más importantes de la historia del automovilismo nacional. El 1500 también bajo la marca Volkswagen, arrasó en los inicios y dejó su sello de competitividad.





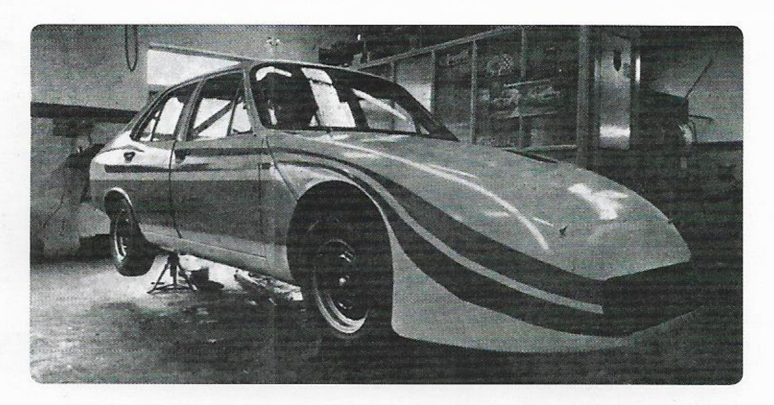
Carlos Pairetti en una prueba con el Dodge 1500 para el TN en el circuito número 12 del autódromo de Buenos Aires, en 1977. Abajo: En la Fortaleza, julio de 1980, posan Oreste Berta, Rubén Luis Di Palma y Yoyo Maldonado, con un F2 y el "Milqui".

Corría la década del '70 y las primeras incursiones del Dodge 1500 en el competitivo automovilismo nacional no alcanzaban a cubrir las expectativas esperadas por sus preparadores, más allá de algunos intentos en el Turismo Nacional. Sin embargo, en 1977 una luz al final del camino se abrió para este modelo de Chrysler-Fevre Argentina S.A. En esa huella se encausaron los hermanos Benavídez, conocedores al detalle de los secretos del auto, y José Miguel Pontoriero, un piloto con proyección, y ya en condiciones de dar pelea en un mano a mano con otros volantes consagrados de la época. Fue así que en 1978 decidieron presentarse en un torneo para pilotos No Ganadores de Turismo Carretera con un Dodge 1500. Ese campeonato se realizó en el autódromo de Buenos Aires, durante tres sábados consecutivos y en horario nocturno. Pontoriero sorprendió y se fue en la punta del





Corría agosto de 1977 y un Dodge 1500 1.8 es llevado a 2 litros dentro del taller Benavidez Competición, futura máquina para Pairetti y Solomito.



BATACAZO NOCTURNO

En los boxes del autódromo de Buenos Aires, el equipo de José Miguel Pontoriero festeja el triunfo en la segunda fecha del "Torneo Nocturno de TC para No Ganadores", con su Dodge 1500 negro, disputada el 18 de Febrero de 1978.

Con este Dodge VW 1500 Carlos Crocco logró su primer triunfo en el TC2000. Fue un 7 de noviembre de 1982 en Aldea Romana, Bahía Blanca.





El Dodge 1500 número 92 de Pontoriero, en el Torneo Presentación del TC 2000 en 1979. A la derecha, un fresco recuerdo de José Luis Di Palma a través de su cuenta de Twitter al "Viejo" campeón de 1983.

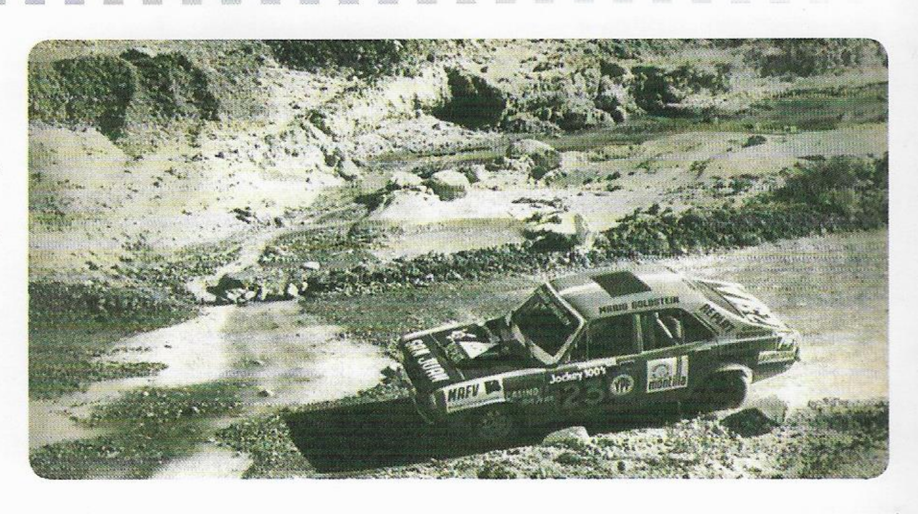


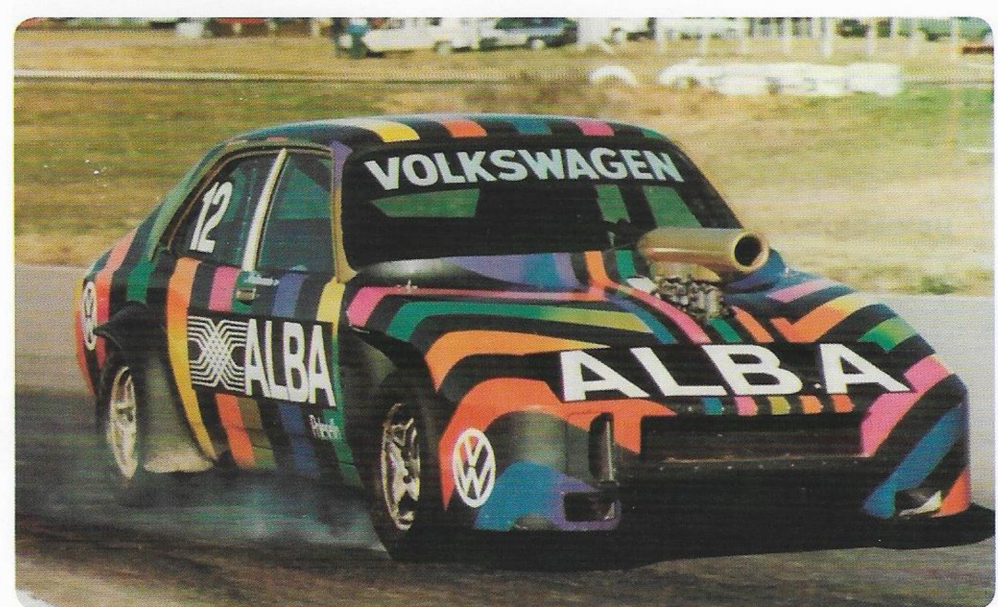


EN TODOS LOS CAMINOS

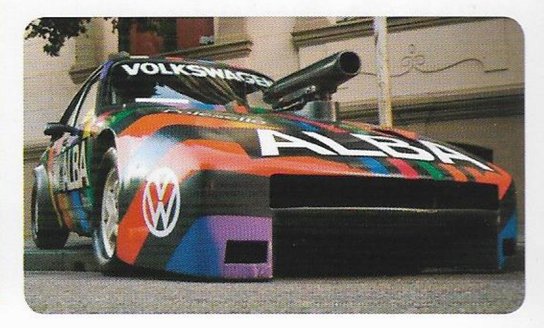
Angel Solomita, en plena competencia durante el Torneo Nocturno de 1978. Y fuera del camino, en el ripio sanjuanino, el Dodge 1500 de Juan José Fernández en el Gran Premio de 1973.







Guillermo Maldonado con el VW 1500, en junio de 1988 en el circuito de Mendoza. Ícono de la marca, el "Yoyo" causó sensación ese año con aquel auto policromático pintado por Rogelio Polesello, ejemplar que hoy descansa plácidamente en el Museo Juan Manuel Fangio, en Balcarce.



El Dodge 1500 del Profesor Del Río iba de 0 a 100 km/h en apenas 8.48 seg. y alcanzaba una máxima de 213 km/h.

pelotón en la primera fecha, aunque una llovizna le jugó una mala pasada y el Dodge se despistó, sin poder completar la prueba.

De todos modos, la performance fue positiva y, aunque no encontró la consideración del público y de la prensa tras esa primera experiencia, en la segunda presentación el "Milqui" dio el golpe. Pontoriero consiguió la hazaña de ganarle con su Dodge negro, de 2 litros (originalmente 1.8) a los TC de 3 litros. De todos modos, el destino del Dodge 1500 no iba a estar en ese ámbito. Al año siguiente, el Automóvil Club Argentino armó un campeonato presentación de los autos de 2 litros, al que llamó TC2000. Clave en ese armado fue Antonio Adrián Villegas, cordobés de una vida repleta de automovilismo, cercano a Juan Manuel Fangio en sus inicios, y de larga trayectoria en el Turismo Carretera. Ya debajo de los autos de competición, se incorporó con funciones directivas a la CDA del ACA. Durante ese 1979, el torneo tuvo cuatro fechas: tres se corrieron en Buenos Aires y una en Rio Cuarto. El TC2000 hacía su camino casi sin darse cuenta, aunque su parque cerrado era acotado y crecía poco a poco. Ya con las reglas y los límites más claros, "El Tero" Pontoriero ganó dos competencias con su Dodge 1500. Para 1980, todo estaba Listo, se corrió una prueba más en Buenos Aires y en ella, la figura de Jorge Omar Del Rio tomaría fuerza determinante con un triunfo claro. Unos meses más tarde, se iniciaría la primera temporada con validez nacional. El equipo integrado por Juan Carlos Pianetto (padre e hijo), Aldo Bellavigna y Del Río, en el pilotaje, se quedó con el campeonato, derrotando a Di Palma y a Juan María Traverso. En 1981 y 1982 se mantendría la tendencia, ya con la denominación Volkswagen 1500, aunque en su corazón era el mismo "Milqui". Para 1983, el nivel del "Profesor" se vería disminuido, pero la constancia del "Loco" Di Palma le iba a permitir a la marca extender el liderazgo. Un inicio demoledor del Dodge 1500 en una categoría que a más de 35 años de su creación se erige como la más tecnológica del país. Y más deslumbrante aún porque después de ese título de Di Palma, a Volkswagen no se le daría otro hasta 1994.

